



INTERNATIONAL TRIBUNAL FOR THE LAW OF THE SEA
TRIBUNAL INTERNATIONAL DU DROIT DE LA MER

Communiqué de Presse

(Publié par le Greffe)

RÉSUMÉ DES OPINIONS JOINTES A L'ARRÊT DU 1ER JUILLET 1999

Le 1er juillet 1999, le Tribunal international du droit de la mer a rendu son premier arrêt sur le fond (voir Communiqué de Presse No. 23). Un résumé de l'arrêt figure dans le communiqué de presse No. 23 Add. 1. Le présent communiqué de presse contient un résumé des opinions individuelles ou dissidentes jointes à l'arrêt. MM. Caminos, Yankov, Akl, Anderson, Vukas, Treves et Eiriksson ont joint l'exposé de leur déclaration à titre collectif. M. Mensah, Président, M. Wolfrum, Vice-Président, et MM. Zhao, Nelson, Chandrasekhara Rao, Anderson, Vukas et Laing ont joint leurs opinions individuelles à l'arrêt. MM. Warioba et Ndiaye y ont joint leurs opinions dissidentes.

Déclaration présentée à titre collectif par MM. Caminos, Yankov, Akl, Anderson, Vukas, Treves et Eiriksson sur la question des frais de procédure

Les juges qui ont signé cette déclaration à titre collectif n'étaient pas en mesure de souscrire à la décision prise en l'espèce sur la question des frais de procédure, et ce pour deux raisons. D'abord, parce que les deux parties sont convenues clairement que les frais de procédure devaient être accordés à la partie qui aura gain de cause. Les juges ont fait observer qu'il était entendu que les termes de l'article dont a été inspiré l'article 34 du Statut du Tribunal, à savoir l'article 64 du Statut de la Cour permanente de Justice internationale, n'excluaient pas la possibilité qu'une répartition des frais de procédure entre les parties puisse être ordonnée s'il y a un accord entre elles dans ce sens.

Deuxièmement, cette affaire a donné lieu à l'allocation d'indemnités, majorées d'intérêts, dans le but de remédier aux conséquences d'actes jugés contraires à la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer (la Convention de 1982). Les juges étaient d'avis que s'écarter de la règle générale et attribuer les frais de procédure à Saint-Vincent-et-les Grenadines, en tant que partie ayant eu généralement gain de cause, aurait permis de réaliser pleinement ce but.

Les juges auraient accordé, dans les circonstances de l'espèce, des frais de procédure raisonnables au titre des chefs suivants : rémunération, frais de voyage et de séjours des agents, conseils et avocats; frais de voyage et de séjour des témoins; frais encourus pour la production de

(à suivre)

moyens de preuve et autres frais encourus au titre de cette phase de l'instance. Ils affirment qu'une telle décision, parce qu'elle constitue une réponse positive à une demande répétée des deux parties, n'aurait fait que satisfaire à leurs aspirations légitimes.

Dans ladite déclaration, les juges appuient la décision de la majorité selon laquelle la règle générale en matière de frais de procédure est applicable à la phase de cette instance relative aux mesures conservatoires, vu qu'aucune des parties n'a eu gain de cause au cours de ladite phase.

Opinion individuelle de M. Mensah, Président

M. Mensah a voté pour le paragraphe 3 du dispositif de l'arrêt, en dépit de sérieux doutes à propos de l'état d'immatriculation du *Saiga* au moment de l'incident qui a donné lieu au différend.

Selon M. Mensah, une interprétation correcte de la *Merchant Shipping Act* [loi sur la marine marchande] de Saint-Vincent-et-les Grenadines, faite à la lumière des dispositions pertinentes de la Convention appuyerait l'opinion de la Guinée selon laquelle le *Saiga* n'était pas en droit de battre le pavillon de Saint-Vincent-et-les Grenadines le 28 octobre 1997, parce que, à cette date, son immatriculation provisoire avait expiré et qu'aucune autre immatriculation le concernant n'était intervenue en vertu des lois de Saint-Vincent-et-les Grenadines.

M. Mensah a estimé qu'il ne pouvait souscrire à la conclusion de l'arrêt selon laquelle Saint-Vincent-et-les Grenadines a « établi » que le *Saiga* était immatriculé à Saint-Vincent-et-les Grenadines et avait la nationalité de ce pays au moment de son arraisonnement. Toutefois, il a approuvé la décision de rejeter l'argument de la Guinée selon lequel Saint-Vincent-et-les Grenadines n'était pas en droit de saisir le Tribunal de ce différend, parce qu'il estime qu'il ne serait pas conforme à la justice que le Tribunal renonce à examiner le fond de l'affaire, étant donné les circonstances particulières de l'espèce.

Il considère que l'interruption dans l'immatriculation du *Saiga*, bien que réelle, était plus technique que matérielle. De surcroît, il fait observer que le fait d'accepter la nationalité vincentaise du *Saiga* n'entraîne aucun préjudice pour la Guinée, dans la mesure où la nationalité du navire n'avait revêtu aucune importance dans les décisions des autorités guinéennes relatives à l'arraisonnement et à l'immobilisation du navire.

M. Mensah a appelé l'attention sur des faits prouvant un manque de diligence de la part des propriétaires du navire pour faire renouveler ou remplacer les certificats en temps voulu, et sur le fait pour Saint-Vincent-et-les Grenadines de tolérer l'utilisation des certificats périmés. Il a estimé qu'une telle négligence de la part de l'administration vincentaise peut avoir des conséquences fâcheuses sur l'application des dispositions de la Convention de 1982, et a exprimé l'espoir que les enseignements tirés de la présente instance inciteront l'administration maritime de Saint-Vincent-et-les Grenadines et d'autres registres d'immatriculation à améliorer leur législation, et encourageront les autorités chargées de l'administration des registres maritimes à faire preuve de la vigilance voulue dans ce domaine.

(à suivre)

Opinion individuelle de M. Wolfrum, Vice-Président

Dans son opinion individuelle, M. Wolfrum énonce les points sur lesquels il est en désaccord avec l'arrêt et expose d'autres raisons qui permettent de motiver de manière satisfaisante l'arrêt en ce qui concerne les moyens de preuve, l'immatriculation, l'épuisement des recours internes, la relation entre la Convention de 1982 et le droit interne, ainsi que les dépens.

Premièrement, il fait observer que, si l'arrêt traite de la question de l'évaluation des moyens de preuve à plusieurs endroits, celui-ci n'identifie pas le système adopté en ce qui concerne cette question. A cet égard, il note que dans tous les systèmes juridiques majeurs, la charge de la preuve consistant à établir les faits incombe à la partie qui les avance, mais que l'arrêt n'a pas toujours appliqué ce principe. Il ne voit pas pourquoi un critère de la preuve différent a été appliqué en ce qui concerne l'immatriculation du *Saiga*.

Selon M. Wolfrum, l'arrêt aurait dû se fonder, lors de l'examen de l'immatriculation du *Saiga*, sur le certificat provisoire d'immatriculation. Celui-ci portait la mention « provisoire » et indiquait qu'il arrivait à expiration le 12 septembre 1997. Ce certificat, ainsi que l'immatriculation au registre de Saint-Vincent-et-les Grenadines, auraient permis de conclure que le *Saiga* n'était pas immatriculé à Saint-Vincent-et-les Grenadines au moment de son arraisonnement.

Toutefois, il partage le point de vue suivant lequel le fait que la Guinée n'a pas mis en question l'affirmation de Saint-Vincent-et-les Grenadines selon laquelle celle-ci est l'Etat du pavillon du *Saiga*, alors que la Guinée avait raisonnablement toute latitude pour le faire, l'a privée de la possibilité de contester la nationalité du *Saiga* à ce stade de la procédure. Il s'appuie dans son raisonnement sur les notions d'acquiescement et d'estoppel.

Il approuve la déclaration de l'arrêt selon laquelle, vu les circonstances particulières de l'espèce, il n'aurait pas été conforme à la justice ni à la raison de rejeter les réclamations présentées par Saint-Vincent-et-les Grenadines au motif que le *Saiga* n'était pas immatriculé au moment de son arraisonnement, car cela aurait été particulièrement préjudiciable à ceux qui avaient souffert le plus de l'arraisonnement du navire, à savoir les membres de l'équipage et le propriétaire de la cargaison, qui n'avaient, en tout état de cause, aucune influence sur la gestion du navire, et, en particulier, pour ce qui concerne la régularité de l'immatriculation de ce dernier. Il souligne que sa conclusion est fondée tout d'abord sur le fait que la Guinée n'avait pas récusé plus tôt la qualité de Saint-Vincent-et-les Grenadines en tant qu'Etat du pavillon du *Saiga*. Enfin, il estime que le Tribunal aurait dû souligner le laxisme constaté dans les pratiques administratives des autorités chargées de l'immatriculation.

S'agissant des relations entre la Convention de 1982 et le droit interne, M. Wolfrum fait observer qu'il est dit dans l'arrêt que le Tribunal est « compétent pour déterminer la compatibilité ou non de ces lois et règlements avec la Convention ». Il affirme que du fait du développement progressif du droit international à travers la Convention de 1982, les compétences du Tribunal sont, en fait, beaucoup plus larges. Selon M. Wolfrum, la Convention habilite les Etats Parties à mettre en application, outre les règles de la Convention, d'autres règles, qui forment avec la Convention le régime juridique qui est à interpréter par le Tribunal. Ce dernier aurait pu et aurait dû déclarer d'emblée que la législation guinéenne ne pouvait pas servir de base pour arraisonner le *Saiga*.

(à suivre)

M. Wolfrum approuve la décision de ne pas allouer de dépens à la partie qui a eu gain de cause, parce que le Tribunal n'avait pas établi de règles et de critères généraux relatifs à l'évaluation des coûts et à leur répartition. Si de telles règles et critères avaient déjà été établis, il aurait approuvé l'octroi de dépens raisonnables et des frais nécessaires à la partie ayant eu gain de cause.

Opinion individuelle de M. Zhao

M. Zhao a voté pour l'arrêt, mais a sa propre opinion sur ce qu'il appelle la question épineuse de l'avitaillement et la liberté de navigation. Il estime que l'avitaillement peut difficilement être considéré comme une industrie mondiale licite, et dit que, de par sa nature même, l'avitaillement est un moyen par lequel se commet l'évasion de droits de douane dus aux Etats côtiers. M. Zhao fait remarquer que l'avitaillement n'a aucun statut légal dans le droit de la mer, car il n'existe pas une seule mention de l'avitaillement ou de quelque chose qui lui ressemble dans la Convention de 1982. Les utilisations de la mer au sujet desquelles la Convention n'a pas attribué de manière expresse des droits ou une juridiction dans la zone économique exclusive à l'Etat côtier ne relèvent pas automatiquement de la liberté de la haute mer. M. Zhao estime que le point de vue selon lequel l'avitaillement peut être librement mené dans la zone économique exclusive, parce qu'il peut être librement mené en haute mer, n'est pas tenable au regard du droit.

Le droit international devrait à tout moment établir une distinction entre la navigation et les activités commerciales d'une entreprise de navigation. L'avitaillement de navires de pêche dans la zone économique exclusive n'est pas de la navigation aux termes de la Convention.

L'avitaillement ne devrait pas être encouragé, encore moins s'il doit se faire sans limitation. Au contraire, M. Zhao considère les conditions ci-après comme généralement requises pour l'avitaillement : 1) les Etats qui souhaitent exercer une activité d'avitaillement dans la zone économique exclusive doivent conclure des accords avec l'Etat côtier; et 2) les navires de pêche doivent obtenir de ces Etats des licences ou une autorisation pour exercer une activité d'avitaillement. S'il n'est pas mené en respectant ces deux conditions, l'avitaillement n'a aucun statut légal dans le droit de la mer.

Opinion individuelle de M. Nelson

M. Nelson pense, tout comme le Tribunal, que l'accord de 1998 avait pour objet et but de « transférer au Tribunal le même différend que celui qui aurait été l'objet de la procédure devant le tribunal arbitral ». Toutefois, il ne peut pas faire sien l'argument suivant lequel le transfert du différend s'est accompagné du droit pour la Guinée de soulever des exceptions autres que celles dont l'accord fait expressément état.

M. Nelson souscrit à la conclusion du Tribunal selon laquelle celui-ci doit examiner les exceptions d'irrecevabilité soulevées par la Guinée, citant notamment à l'appui l'arrêt de la Cour internationale de Justice rendu au sujet de l'appel concernant la compétence du Conseil de l'OACI :

(à suivre)

« La Cour n'en doit pas moins toujours s'assurer de sa compétence, et elle doit, s'il y a lieu, l'examiner d'office ».

M. Nelson fait observer qu'en ce qui concerne l'immatriculation du *Saiga*, il y a eu à tout le moins certaines irrégularités, c'est-à-dire qu'en l'absence de prorogation de l'immatriculation provisoire, ou en l'absence de certificat définitif après l'expiration du délai d'immatriculation provisoire, la validité de l'immatriculation a peut-être été compromise. C'est pourquoi il a du mal à accepter la conclusion formulée au paragraphe 73, lettre a), de l'arrêt. En revanche, il souscrit aux conclusions qu'énonce le Tribunal au paragraphe 73, lettres b) et (c), de l'arrêt. Notamment celle de la lettre b), selon laquelle « dans les circonstances particulières de l'espèce, le comportement constant de Saint-Vincent-et-les Grenadines étaye de manière suffisante la conclusion que le *Saiga* avait conservé la nationalité de Saint-Vincent-et-les Grenadines à tous moments du présent différend » (c'est l'auteur qui souligne).

Il fait également remarquer que traiter des navires se trouvant dans les conditions où se trouvait le *Saiga* comme étant dépourvus de nationalité et par conséquent « apatrides » pourrait avoir des répercussions fâcheuses sur la préservation de l'ordre juridique des mers et des océans, et, peut-être également, pour le droit maritime privé.

Dans la procédure orale, la Guinée a estimé que les propositions qui n'ont pas été adoptées par la Conférence des Nations Unies sur le droit de la mer n'auraient rien perdu de leur pertinence. M. Nelson considère que cette approche porte un germe propre à détruire la Convention du droit de la mer et note que cette idée aurait pour résultat saisissant que les propositions en question resteraient d'une certaine manière tapies dans l'ombre dans l'attente d'en sortir telles quelles, revenant ainsi à la lumière du jour lorsque et quand cela s'avère nécessaire.

Opinion individuelle de M. Chandrasekhara Rao

M. Chandrasekhara Rao souscrit au dispositif de l'arrêt du Tribunal. Il estime toutefois qu'il est nécessaire de faire des observations sur le raisonnement de l'arrêt. Sur les questions de l'immatriculation du *Saiga*, il ne souscrit pas aux conclusions que le Tribunal a tirées des faits. Il est d'avis que Saint-Vincent-et-les Grenadines n'était pas, au moment des faits, l'Etat du pavillon du *Saiga*, au regard de la Convention de 1982.

Il ne comprend pas comment les prétendues indications de la nationalité vincentaise, sur lesquelles repose l'arrêt, peuvent maintenir l'immatriculation provisoire en état de validité. Il conteste également le fait que l'arrêt invoque la loi sur la marine marchande de Saint-Vincent-et-les Grenadines. Il met en lumière la pratique en cours à Saint-Vincent-et-les Grenadines par une brochure publiée par l'administration maritime de ce pays. Selon M. Chandrasekhara Rao, cette brochure indique que la période totale de validité d'un certificat provisoire ne saurait dépasser une année, et qu'un certificat provisoire d'immatriculation est établi pour une période de six mois et qu'il doit être prorogé après cette période.

(à suivre)

Il fait observer que l'argument de Saint-Vincent-et-les Grenadines selon lequel, lorsqu'un navire est immatriculé sous son pavillon, « il reste immatriculé jusqu'à sa radiation du registre », n'est étayé par aucune disposition de la loi sur la marine marchande ou par tout autre fondement pertinent. Même si le *Saiga* avait continué à apparaître sur le registre maritime de Saint-Vincent-et-les Grenadines, après l'arrivée à expiration de son certificat provisoire d'immatriculation, comme l'a prétendu Saint-Vincent-et-les Grenadines, il ne s'ensuivrait pas que l'immatriculation provisoire était restée en cours de validité. Si l'on laisse expirer une immatriculation provisoire, celle-ci ne saurait recouvrer une validité que par l'établissement d'un nouveau certificat.

M. Chandrasekhara Rao estime, toutefois, que la Guinée, en n'ayant pas contesté la qualité de Saint-Vincent-et-les Grenadines en tant qu'Etat du pavillon du *Saiga* au moment où elle aurait dû le faire pour protéger ses droits, était privée de ce droit à ce stade de la procédure et ne pouvait pas prétendre qu'elle avait découvert un fait nouveau concernant la question de l'immatriculation, fait qui n'aurait pas été connu d'elle avant la présentation de son mémoire. Les principes de l'équité imposent clairement qu'il ne soit pas permis à un Etat d'agir de manière incohérente, en particulier lorsque cela cause un préjudice à d'autres.

M. Chandrasekhara Rao traite également de l'exception soulevée par la Guinée, sur la base de l'épuisement des recours internes, à l'égard de la recevabilité des demandes vincentaises. Saint-Vincent-et-les Grenadines a soutenu que la règle des recours internes ne s'appliquait pas en l'espèce, puisque les mesures prises par la Guinée se sont traduites par une violation directe des droits que lui reconnaissent la Convention de 1982 et le droit international général. M. Chandrasekhara Rao considère, cependant, qu'en vertu de l'article 111 de la Convention, il s'agit là d'un cas concernant le droit à l'indemnisation d'un navire, et non de l'Etat du pavillon. Il estime également que, en l'espèce, les recours internes ouverts en Guinée doivent, en principe, être épuisés par les personnes affectées par l'arraisonnement du *Saiga*, avant que Saint-Vincent-et-les Grenadines ne puisse soumettre ces demandes à ce Tribunal. Toutefois, il souscrit à ce qui est dit dans l'arrêt, à savoir que, s'agissant des faits de l'espèce, les parties concernées n'étaient pas dans l'obligation d'épuiser les recours internes.

Opinion individuelle de M. Anderson

Abordant la question de la nationalité du *Saiga*, M. Anderson dit que la véritable question à trancher était celle de savoir si l'objection de la Guinée au *locus standi* de Saint-Vincent-et-les Grenadines de saisir le Tribunal était recevable ou non. Il fait observer que la possibilité qu'ont les autres Etats de contester, tant au fond que sur la procédure, la régularité et la validité d'une immatriculation spécifique est strictement limitée. En ce qui concerne la présente affaire, il considère qu'il s'agit d'une question de fait qui doit être tranchée sur la base des moyens de preuve produits. Le Tribunal n'était pas appelé à statuer sur une question relative à la législation vincentaise.

A son avis, Saint-Vincent a pu établir, au vu des probabilités et compte tenu du rôle prédominant de l'Etat d'immatriculation en matière de nationalité, que le *Saiga* avait bien la nationalité vincentaise aux dates pertinentes. Le comportement constant de Saint-Vincent-et-les Grenadines confirme cette conclusion. Le comportement de la Guinée avant le dépôt de son contre-mémoire était incompatible avec les exceptions d'irrecevabilité à l'égard de la qualité de Saint-

(à suivre)

**Communiqué de presse ITLOS/Press 23/Add.2
1er juillet 1999**

Vincent-et-les Grenadines qu'elle a soulevées par la suite devant le Tribunal. En conséquence, M. Anderson approuve les lettres a), b) et c), du paragraphe 73 de l'arrêt.

S'agissant de la question de l'avitaillement des navires en mer, M. Anderson fait observer que l'avitaillement se fait de différentes façons, selon les circonstances. Le Tribunal avait raison de limiter sa décision à la question particulière de l'application de la législation fiscale et douanière à l'avitaillement dans la ZEE, telle qu'elle s'est posée dans cette affaire, et de laisser de côté les nombreuses autres questions éventuelles. L'avitaillement peut concerner divers types de navires, y compris des paquebots, des navires de guerre, des navires cargo et des navires de pêche. Selon les circonstances, l'avitaillement peut être assimilé à une utilisation de la mer à d'autres fins internationalement licites liées à l'exercice de la liberté de navigation ou à une bonne exploitation des stocks de poissons, ou pour des raisons d'humanité ou de sécurité.

M. Anderson note que le droit de poursuite est une des exceptions, prévues dans la Convention de 1982, à la règle de la juridiction exclusive de l'Etat du pavillon. Il partage pleinement la conclusion selon laquelle les conditions stipulées à l'article 111 de la Convention sont cumulatives. Cependant, l'article 111 est suffisamment souple pour permettre l'arrestation de personnes suspectées de se livrer à la contrebande ou au braconnage, qui tentent de fuir lorsqu'ils reçoivent l'ordre de stopper. Enfin, M. Anderson examine les détails relatifs à la poursuite du *Saiga*, et conclut que, si en tant que dernier recours, des balles réelles sont tirées, elle doivent l'être de façon à éviter de mettre en danger des vies humaines. Les responsables chargés de l'application de la loi devraient recevoir une formation adéquate et être informés des règles d'engagement qu'ils doivent appliquer en cas d'utilisation de la force.

Opinion individuelle de M. Vukas

Selon M. Vukas, la question fondamentale dans l'affaire en question est celle des vues opposées des parties en ce qui concerne l'interprétation des articles 56, paragraphe 2, et 58, ainsi que des dispositions connexes de la Convention de 1982.

Il note que le régime juridique de la ZEE s'applique une fois que ladite zone est proclamée. Pour cette raison, il ne souscrit pas au fait que l'arrêt ait fondé son examen de la licéité de l'arraisonnement du *Saiga* sur les lois et règlements de la Guinée. L'examen de cette question aurait dû être fondé avant tout sur les dispositions pertinentes de la Convention de 1982.

M. Vukas fait observer que le différend porte uniquement sur les positions des parties en ce qui concerne l'avitaillement des navires de pêche, puisqu'il apparaît que l'une et l'autre parties considèrent comme licite la fourniture de produits de soute à tous les autres types de navires en transit dans la ZEE qui ne sont pas des navires de pêche. La Guinée a uniquement avancé des arguments contre la licéité de l'avitaillement des navires de pêche dans la ZEE par des navires battant pavillon étranger. Toutefois, elle n'a pas fondé son opposition à l'avitaillement de tels navires sur l'obligation qu'ont les autres Etats de tenir compte de ses droits souverains concernant les ressources biologiques de sa zone économique exclusive. L'argument essentiel de la Guinée est fondé sur la prétention selon laquelle cette activité que mènent des navires étrangers était contraire à son intérêt public.

(à suivre)

M. Vukas fait remarquer que l'invocation par la Guinée de l'« intérêt public » ne peut être avancée comme une raison pour s'écarter des règles qui établissent un régime en mer. L'« intérêt public » n'est pas une notion indiquant des intérêts exceptionnels, momentanés d'un Etat, mais un intérêt constant de l'ensemble de la société d'un Etat. C'était précisément sur la base des intérêts publics de divers participants à la troisième Conférence des Nations Unies sur le droit de la mer que le régime juridique particulier de la ZEE a été établi. Les dispositions relatives aux droits et obligations des Etats côtiers, des « autres Etats », des Etats sans littoral, des Etats géographiquement désavantagés, sont le résultat de longues négociations et d'un équilibre entre les intérêts de tous les groupes d'Etats, résultat qui a été traduit dans le régime de la ZEE.

Lors de l'élaboration de la partie V de la Convention, la majorité des Etats participant à la troisième Conférence sur le droit de la mer n'avait pas à l'esprit la protection d'activités économiques des Etats côtiers autres que celles se rapportant aux ressources.

M. Vukas conclut que la genèse aussi bien que le contenu de la partie V de la Convention ne fournissent pas de raison valable pour considérer l'avitaillement de quelque type de navire que ce soit comme une utilisation illicite de la ZEE. A cet égard, il rappelle une note distribuée à la troisième Conférence sur le droit de la mer par le Président de la Conférence, dont il ressort qu'on ne faisait pas encore de séparation nette entre le droit en matière de communication et le droit de pratiquer le commerce.

Il estime que l'avitaillement est lié à la liberté de navigation et entre « dans le cadre de l'exploitation des navires », et que cette thèse n'est pas difficile à soutenir du point de vue de la navigation comme au regard du droit international. La fourniture de produits de soute constitue le but de la navigation d'un pétrolier, et le réapprovisionnement en carburant est essentiel pour la poursuite de sa navigation par le navire qui a été approvisionné en gazole.

M. Vukas fait remarquer que la pratique adoptée ultérieurement par les Etats, ou d'autres sources de droit international peuvent clarifier et/ou modifier tout arrangement antérieur. Cependant, la pratique des Etats au cours de la période de vingt ans qui a suivi l'acceptation du régime de la ZEE n'a pas permis de le faire.

Opinion individuelle de M. Laing

M. Laing a axé son opinion individuelle sur la nature et l'état de la liberté de navigation dans la ZEE en vertu de la Convention de 1982, et ce à la lumière des règles d'interprétation énoncées aux articles 31 et 32 de la Convention de Vienne sur le droit des traités.

Dans son opinion, M. Laing étudie l'applicabilité de l'article 33 de la Convention dans la zone contiguë afin de déterminer si celui-ci justifie le droit de poursuite revendiqué par la Guinée. Il examine le régime de la zone contiguë, parce que la Guinée s'est prévalu de ce régime et que celui-ci illustre son point de vue sur la liberté de navigation. Il conclut que : 1) l'article 33 autorise l'Etat côtier à exercer un contrôle dans la zone contiguë par voie d'inspections, de vérifications et d'avertissements (pour autant que ledit contrôle vise à assurer le respect des lois et règlements

(à suivre)

appliqués dans les zones territoriales); 2) ce régime comprend le droit de prescrire; 3) le droit de sanctionner; et 4) il ne s'applique pas aux comportements qui ont lieu en-dehors des zones territoriales de l'Etat côtier.

M. Laing note qu'il est logique de conclure que la Guinée a violé la liberté de navigation de Saint-Vincent-et-les Grenadines. Il fait observer que cette constatation était, cependant, « quelque peu discrète » et que l'arrêt n'a pas traité de la question connexe, à savoir l'avitaillement.

M. Laing examine la liberté de communication en tant que fondement possible pour la liberté de la haute mer (dont la liberté de navigation est l'un des éléments). Après avoir procédé à une analyse historique, il conclut que la liberté de navigation est l'un des principes fondamentaux de l'ordre mondial et se rattache à d'autres principes tels que l'égalité d'accès, la sécurité et la non-ingérence. Ainsi formulée, la liberté de navigation a été renforcée en tant que principe du droit international par les instruments internationaux, par les mesures prises par les Etats avant et pendant la seconde guerre mondiale, et par la Convention de 1982.

M. Laing examine ensuite dans son opinion les formes de liberté de la haute mer et la liberté de navigation. Il note les cas où les Etats côtiers et les Etats du pavillon disposent sur un pied d'égalité du droit d'accès à la ZEE. Il considère que la liberté de navigation a été renforcée par : 1) des dispositions détaillées de la Convention sur le statut de la ZEE, et la forme que le régime de cette zone a prise ; et 2) les effets découlant des nombreuses revendications faites par les Etats côtiers en ce qui concerne la ZEE. Cela est renforcé par les dispositions de la Convention sur les obligations et privilèges des Etats du pavillon, par la participation des Etats du pavillon au maintien de l'ordre dans les espaces maritimes, à la lutte contre la pollution, à la recherche scientifique marine, et par comparaison avec les institutions territoriales de la Convention, autres que la ZEE.

M. Laing conclut que : 1) en tant qu'instrument ayant sa propre cohérence interne, la Convention prévoit le recours à des juridictions concurrentes, à savoir celle de l'Etat côtier et celle de l'Etat du pavillon, dont aucune, de prime abord, ne l'emporte sur l'autre; 2) le nouveau régime de la ZEE n'a pas réduit la liberté de navigation établie; 3) s'agissant des faits, la Guinée a violé le droit de navigation de Saint-Vincent-et-les Grenadines, et 4) la question de savoir si le *Saiga* a effectivement empiété sur les droits de la Guinée requiert des moyens de preuve plus probants et des arguments plus solides.

Enfin. M. Laing examine brièvement des aspects pertinents de l'avitaillement en mer, de la prompte mainlevée de l'immobilisation des navires et de la prompte libération de leur équipage, ainsi que du règlement des différends entre pays en développement.

Opinion dissidente de M. Warioba

Selon M. Warioba, l'arrêt dans son ensemble manque de transparence. Tout d'abord, il considère que le résumé des moyens de preuve et des arguments présentés par les parties est imparfait, en ce sens que s'y trouvent omis des aspects importants desdits moyens de preuve et arguments. II

(à suivre)

soutient que le résumé des moyens de preuve et des arguments n'est pas objectif. Il trouve également que le raisonnement s'est avéré vague à un point tel que l'arrêt en a manqué de transparence.

Sur la question de la nationalité du *Saiga*, M. Warioba estime que la loi pertinente de Saint-Vincent-et-les Grenadines en la matière est la loi sur la marine marchande de 1982. Au cours de la procédure orale, le conseil de Saint-Vincent-et-les Grenadines a soutenu que l'arrivée à expiration du certificat d'immatriculation ne conduit pas à une perte de la nationalité, comparant cette situation à celle de l'expiration d'un passeport. Selon M. Warioba, la loi sur la marine marchande indique que la nationalité est acquise grâce à l'immatriculation; aussi n'est-il pas exact de comparer un certificat d'immatriculation à un passeport, parce que ce dernier, à la différence d'un certificat d'immatriculation, ne constitue pas une preuve probante de nationalité.

M. Warioba estime que lorsque le *Saiga* a été arraisonné le 28 octobre 1997, il n'avait pas le droit de battre le pavillon de Saint-Vincent-et-les Grenadines. Il fonde son opinion sur l'expiration du certificat provisoire d'immatriculation et le manque de preuve quant au fait que le *Saiga* n'avait plus la nationalité acquise précédemment.

M. Warioba trouve étonnant que l'arrêt soit fondé sur le comportement constant de Saint-Vincent-et-les Grenadines et critique le Tribunal pour avoir introduit des conditions qui ne figurent pas dans la Convention de 1982. Il affirme également que le Tribunal a tenté, sans aucune explication, d'introduire des notions d'estoppel, de forclusion ou d'acquiescement. Il ne pense pas que ces principes s'appliquent en l'espèce.

Il trouve périlleux pour le Tribunal d'écarter des questions de procédure importantes simplement parce qu'il estime devoir examiner le fond d'une affaire. Cependant, le problème principal que pose l'arrêt à M. Warioba est la manière dont le Tribunal est parvenu à sa décision. Il pense que le Tribunal a fondé sa décision essentiellement sur des questions à propos desquelles les parties n'ont pas pu être entendues : le comportement des parties et l'importance accordée à l'examen de l'affaire quant au fond.

M. Warioba fait d'autres observations sur la conclusion du Tribunal au sujet du non-épuisement des recours internes. Il soutient qu'il s'agit là d'une affaire qui relève de la protection diplomatique, et non pas, comme l'arrêt l'affirme, d'un préjudice direct subi par Saint-Vincent-et-les Grenadines, d'où la conclusion qu'il faudrait appliquer la règle de l'épuisement des recours internes. A la différence du Tribunal, il estime qu'il existe bel et bien un lien juridictionnel entre l'Etat de la Guinée et le *Saiga*.

M. Warioba souligne qu'il est tout à fait clair que les lois invoquées par la Guinée visaient à réprimer la fraude et la contrebande telles que définies par la Guinée. La question qui se pose est celle de savoir si la Guinée pouvait appliquer ces lois dans la ZEE. Il estime que la Convention de 1982 n'interdit pas d'adopter des lois et règlements se rapportant à la collecte de recettes dans la ZEE et que la Guinée pouvait appliquer de manière appropriée sa législation en matière douanière et de contrebande à l'encontre du *Saiga*, lorsque celui-ci a mené des activités d'avitaillement dans la ZEE. Il fait observer que les montants substantiels de recettes provenant d'activités qui sont menées dans la

(à suivre)

ZEE de la Guinée représentent un intérêt public, comme cela serait bien le cas pour tout pays en développement.

M. Warioba fait remarquer que la raison d'être de la législation sur laquelle la Guinée fonde les mesures qu'elle a prises était de réprimer les activités de contrebande qui ont couramment lieu dans la région. Il note que le premier objectif de la Convention de 1982 est de promouvoir et de maintenir l'ordre sur les mers. Etant donné que la fraude perturbe la paix et la sécurité, il n'était pas approprié de la part du Tribunal, face à la preuve manifeste de la fraude le long de la côte de la Guinée, de ne rien dire sur la question.

Opinion dissidente de M. Ndiaye

A son grand regret, M. Ndiaye n'a pu se rallier à l'arrêt du Tribunal. A son avis, la conclusion du Gouvernement de la Guinée tendant à déclarer Saint-Vincent-et-les Grenadines irrecevable en sa demande du fait que le *Saiga* n'était pas dûment inscrit au registre aurait dû être reçue par le Tribunal. En outre, il affirme que la question de compétence et celle ayant trait aux objections soulevées par Saint-Vincent-et-les Grenadines relativement aux exceptions d'irrecevabilité auraient dû être traitées autrement.

M. Ndiaye considère que l'exception d'irrecevabilité concernant l'immatriculation du *Saiga* revêt une importance primordiale. Il estime qu'il est tout à fait clair que le *Saiga* n'était pas inscrit au registre de Saint-Vincent-et-les Grenadines conformément à la loi pendant la période du 12 septembre 1997 au 28 novembre 1997, et que, pour cette raison, il pouvait être qualifié de navire sans nationalité au moment où il fut attaqué.

Citant l'affaire *Nottebohm*, M. Ndiaye soutient que, s'il appartient à chaque Etat de déterminer l'attribution de sa propre nationalité, il ne dépend ni de la loi ni des décisions de l'Etat en question de déterminer si cet Etat a le droit d'exercer sa protection dans la présente affaire.

Il rappelle que s'adresser au Tribunal, c'est se placer sur le plan du droit international, et que ce sont les règles du droit international qui confèrent au Tribunal son pouvoir de vérification de la validité de l'immatriculation. Il affirme qu'il s'agissait non seulement d'un droit pour le Tribunal, mais encore d'une obligation pour celui-ci de procéder à la vérification de la nationalité du *Saiga*.

Au total, l'examen du certificat provisoire d'immatriculation, du certificat permanent d'immatriculation, du document officiel de l'administration maritime relatif aux actes de procédure d'immatriculation, de l'attestation du commissaire adjoint aux affaires maritimes, de la loi sur la marine marchande de 1982, ainsi que la non-production du certificat de radiation de Malte permettent à M. Ndiaye de conclure que le *Saiga* n'était pas valablement immatriculé au cours de la période concernée (27 et 28 octobre 1997), c'est-à-dire au moment de son arraisonnement par les autorités guinéennes.

L'affirmation par la Guinée que le *Saiga* n'était pas dûment inscrit au registre de Saint-Vincent-et-les Grenadines au moment de son arraisonnement est aux yeux de M. Ndiaye un fait

(à suivre)

**Communiqué de presse ITLOS/Press 23/Add.2
1er juillet 1999**

nouveau dans la présente affaire. Il soutient que celui-ci rentre dans la catégorie du « fait de nature à exercer une influence décisive et qui, avant le prononcé de l'arrêt, était inconnu du Tribunal », ce qui justifie une demande en révision.

M. Ndiaye estime que la démarche du Tribunal pour arriver à ces conclusions sur l'immatriculation du *Saiga* est très peu claire. Selon M. Ndiaye, si le Tribunal avait décidé autrement de cette question, cela n'aurait pas signifié que le navire aurait été considéré comme n'ayant aucune protection. Le droit de protéger un navire peut être également exercé par l'Etat dont des nationaux sont propriétaires du navire.

Les précédents communiqués de presse du Tribunal, les documents et autres informations peuvent être obtenus sur le site internet de l'Organisation des Nations Unies : <http://www.un.org/Depts/french/los/> et auprès du Greffe du Tribunal.

S'adresser à M. Robert van Dijk: Wexstrasse 4, 20355 Hambourg, R.F.A.,
téléphone: (49) (40) 35607-227/228, télécopieur: (49) (40) 35607-245/275,
ou à l'ONU DC-1, suite 1140, New York, NY 10017,
téléphone: (1) (212) 963-6480, télécopieur: (1) (212) 963-0908,
adresse électronique: press@itlos.hamburg.de

* * *